

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N.

www.baeredygtigtrafik.dk

København, 8. september 2010

Kære kommunalpolitikere i Københavns , Frederiksberg kommuner og omegnskommuner

Hvorledes får vi reduceret transportens CO2-udslip til 0?

I modsætning til de forventninger, som er opstillet i form af mål i kommunale klimaplaner, sker der - til trods for den økonomiske krise - en fortsat stigning i trafikmængden og det afledte CO2-udslip. Der skal derfor mere radikale midler til for at opnå en reduktion af trafikens CO2-udslip i hovedstadskommunerne.

Rådet for Bæredygtig Trafik vil derfor med denne hilsen gøre opmærksom på tre nye engelsksprogede rapporter, som er udgivet her i sommer. Rapporterne opridses og analyserer initiativer og foranstaltninger, som er påkrævede, hvis man vil realisere visionen om en fremtidig transport, som er mere eller mindre CO2-neutral.

Den første rapport, vi vil pege på, har titlen *Towards a Zero Carbon Vision for UK Transport* ("Mod en vision for et CO2-frit transportsystem i Det forenede Kongedømme"). Den er publiceret af John Whitelegg i samarbejde med tre kolleger. John Whitelegg er en af Englands førende trafikforskere og tilknyttet John Moore-universitetet i Liverpool, og han er tillige professor i bæredygtig udvikling og transport ved Stockholm Environment Institute. Den anden rapport med titlen *Zero Carbon Britain 2030, A New Energy Strategy* ("Et fossilfrit Storbritannien 2030: En ny energistrategi") er udgivet af Centre for Alternative Technology i Wales. Rapportens kapitel 5 handler om transport. Den tredje rapport, som er bestilt og betalt af EU Kommissionens Generaldirektorat for Miljø, har titlen *EU Transport GHG: Routes to 2050? Towards the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050* ("EU transport drivhusgasser: Veje mod 2050? Henimod en fjernelse af kulstof fra EU's transportsektor I 2015").

De tre rapporter, som har forskelligt tidsperspektiv for visionen om et CO2-frit samfund, henholdsvis 2050 og 2030, redegør for både nødvendige teknologiske ændringer og de mere politiske virkemidler for at nå den skitserede vision. Men selv om der i de tre strategidokumenter skrues på forskellige håndtag, så anbefaler alle tre rapporter i sidste instans samme type nødvendige tiltag, specielt kravet om at reducere efterspørgslen efter transport i fremtidens samfund.

Det er de samme initiativer og løsningsmodeller, som fremlægges i EU-Miljøagenturets seneste indikatorrapport for transport: *Towards a resource efficient-transport system - TERM 2009*, april 2010 ("Henimod udviklingen af et transportsystem baseret på rationel udnyttelse af ressourcer"). Rapporten er tilgængelig på <http://www.eea.europa.eu/publications/towards-a-resource-efficient-transport-system>. I tabel 8.1 findes en nyttig opsummering af de knapper, man kan trykke på fra politisk side for at nedbringe transportsektorens CO2-udledninger. De nævnte policy-instrumenter illustrerer den brede vifte af virkemidler, som man kan betjene sig af, når der skal planlægges miljøvenlig og CO2-minimerende trafikløsninger. Opstillingen er baseret på et arbejde af trafikforskere Dalkmann og Branningan.

Den samme model har vi valgt at anvende i arbejdet med at opstille en række nødvendige trafikpolitiske tiltag i dansk sammenhæng med sigte på at indfri slutmålet om fossilfri transport. Dette arbejde foregår inden for rammerne af et *Trafikværksted*, som holder jævnlige møder, og som er et NGO-initiativ med bl.a. Rådet for Bæredygtig Trafik som deltager. Tiltagene er opdelt i følgende fem hovedkategorier:

- Planlægning
- Regulering
- Økonomi
- Information
- Teknologi

Tiltagene er tillige rubriceret efter følgende tre handlingsstrategier:

- Undgå (at rejse)
- Skifte (til alternativt transportmiddel)
- Forbedre/optimere (eksisterende vaner, teknologier, produkter)

I Whiteleggs rapport optræder fire kategorier af tiltag: Rumlig planlægning, økonomiske virkemidler, adfærdsændringer (svarer til regulering og information) og teknologiske ændringer. De vigtigste tiltag inden for de fire hovedkategorier kan opsummeres på følgende måde:

- *Rumlig planlægning*: Fodgængervenlige fysiske omgivelser, omfordeling af vejarealet til fordel for bæredygtige trafikantgrupper, reservation af vejbaner for kollektiv transport, kompakt/fortættet byudvikling og regionalt samarbejde om tung trafik.
- *Økonomiske virkemidler*: Kørselsafgifter, erhvervs-relaterede p-afgifter, beboer-orienterede p-afgifter, afgifter på fossilt brændstof, registreringsafgifter baseret på bilernes brændstofforbrug og subsidieret offentlig transport.
- *Adfærdsændringer*: Ecodriving (færdigheder i at køre så trafiksikkert, miljøvenligt og økonomisk som muligt), lavere hastighedsgrænser, delebilsordninger, skift mellem transportmidler og flytning af godstransport fra vej til skinner.
- *Teknologiske ændringer*: Elbiler eller brintcelledrevne biler, eldrevne kollektive trafikmidler (sporvogne, letbaner og trolleybusser); alternative drivmidler hidrørende alene fra alternative energikilder.

Med de tre ikke-teknologiske tiltag alene opnås en reduktion på 75 % af den opstillede målsætning for fossilfri transport, mens de teknologiske tiltag kan betragtes som en restkategori i bestræbelserne på at realisere visionen om et fossilfrit samfund. De økonomiske virkemidler og håndtag anser forfatterne for at være de mest effektive til reduktion af transportens omfang og dens afledte CO₂-udslip.

Det skal dog understreges, at det ikke lykkes for Whiteleggs forskerhold at gøre den internationale fly- og skibstransport fossilfri, men kun at opnå en CO₂-reduktion på henholdsvis 56 % og 49 %. Dette er dog klart bedre sammenlignet med et scenarie, hvor man blot lader stå til. Dvs. et scenarie hvor politikerne ikke iværksætter andre foranstaltninger end dem, som allerede er vedtaget.

Det skal endvidere understreges, at indfasning af elbiler vil være forbundet med nogle mulige ulemper set i et bæredygtigt perspektiv, herunder en række afledte virkninger. For det første vil CO₂-udslippet fra elbiler, såfremt elbilernes drivmiddel er el produceret på basis af den nuværende sammensætning af energikilder,

fortsat være ca. halvt så stort som fra traditionelle benzin- og dieseldrevne biler. For det andet vil elbilen i starten sandsynligvis betyde en forøgelse af bilparken, idet elbilen introduceres som familiens anden bil. Elbilen kan derfor få den virkning, at den overflødigfører nuværende brug af cykel og kollektiv transport, således at det samlede CO₂-udslip fra transporten stiger. Et af den private bilparks afledte problemer, pladskravet og trængslen på vejene, vil derfor fortsat opleves som meget presserende. Vi vil se en fortsat stigning i biltrafikkens volumen.

Den måske mest interessante konklusion fra projektet finansieret af EU Kommissionen er resultatet for den beregnede reduktion af det kumulative (gradvist ophobede) drivhusgasudslip 2010-2050 sammenlignet med et business as usual scenarie (et scenarie uden yderligere tiltag) ved anvendelse af henholdsvis teknologiske og ikke-teknologiske virkemidler. Reduktionsscenarioet for 2050 er jo alene er øjeblikksbillede, som viser CO₂-udslippets kilder på dette tidspunkt, mens det kumulative udslip viser udslippets reelle virkning på klimaet for hele den mellemliggende periode. Reduktionen er nemlig størst via anvendelsen af de ikke-teknologiske virkemidler: 60 %, sammenlignet med blot 30 % ved anvendelsen af rent teknologiske virkemidler (Figur 22, s. 58 og ledsagende tekst). Dette hænger sammen med, at de ikke-teknologiske virkemidler er langt hurtigere at iværksætte end de teknologiske, som har en længere indfasningsperiode. Så politikere: se så at komme i gang! Det er jer som bestemmer slagets gang.

I rapporterne analyseres en række samfundsmæssige nyttevirksomheder ved et transportsystem baseret på fossilfrihed. I Whitelegg-rapporten opsummeres de som følger:

Der sker en forbedring af miljøkvaliteten, idet NO_x-er, partikler, ozon, sur regn og støj reduceres.

Samfundet opnår en mindskelse af den sociale udstødelse og forbedring af mobiliteten for de ikke bil-begunstigede samfundsgrupper, og det gælder specielt følgende undergrupper: Arbejdsløse, familier med småbørn, unge, lavindkomstgrupper, den voksende gruppe af ældre og beboere i udkantsområder.

Trafiksikkerheden på vejene forbedres.

Gang og cykling gøres mere attraktiv som transportvalg, hvorved befolkningens generelle sundhedstilstand forbedres.

Der opnås forøget tilgængelighed til hverdagslivets faciliteter: Indkøbsfaciliteter, arbejdspladser, skoler, børneinstitutioner, uddannelse, sundhed og fritidsaktiviteter m.fl.

Livsstilen for diverse samfundsgrupper berøres forskelligt, men livskvaliteten generelt får et løft. Dette sidste illustreres af en række udvalgte eksempler på samfundsgrupper, hvis livsstilsbetingede transportvaner beskrives i dag og i visionsåret 2050.

I det efterfølgende skema har vi med fed skrift markeret de tiltag, som giver kommunerne mulighed for, direkte eller indirekte, at øve indflydelse på trafikens CO₂-udslip. Der er samtidig tale om tiltag, som vi formoder vil have den største effekt med henblik på at realisere visionen om et fossilfrit transportsystem. Hvad angår mange af de øvrige tiltag skal kommunerne gøre deres indflydelse gældende gennem Folketingets partier. Vi vil ikke lægge skjul på, at vi aner større perspektiver i en sådan aktivistisk retning efter et regeringsskift.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen, formand og Leif Kajberg, næstformand, Rådet for Bæredygtig Trafik

Instrumenter og strategier til reduktion af transportens CO2-udslip

Politiske instrumenter	Undgå (at rejse)	Skift til (alternativt transportmiddel)	Forbedre/optimere (eksisterende vaner, teknologier, produkter)
Planlægning	Tæt og blandet arealanvendelse Bilfri boligområder Godsopladningsterminaler i byernes periferi Asfalt omdannes til grønne arealer	Letbaneudbygning Infrastruktur til cykling Integreret offentlig transport Godstransport på skinner Fra fly til tog på det europæiske kontinent Delebilsordninger	Smukt design (trafikmidler og -miljøer) Bedre renholdelse Kapacitetsudvidelse Større frekvens og regularitet IT-arbejdspladser i kollektiv transport
regulering	Begrænset adgang for biler Parkeringsrestriktioner Lavere parkeringsnormer Miljøzoner SUV'er (Sport Utility Vehicles) ud af byerne Flykvoter - én per år	Parkeringsrestriktioner Parkeringssubsidier nedsættes Park and ride P-anlæg BRT - Busbaner/letbaner på byernes indfaldsveje Indenrigsflyvning væk	Standarder for bilers brændstofeffektivitet Hastighedsgrænser Intelligente Transportsystemer (ITS)
økonomi	Benzin- og dieselafgifter Registreringsafgifter Parkeringsafgifter Kørselsafgifter Bompenge	Lave kollektive takster Registreringsafgifter Benzin- og dieselafgifter Kørselsafgifter CO2-beskatning Omlægning af kørselsfradrag	Støtteordninger til fremme af grøn transportteknologi
information	Fremme af alternativer til at rejse, subsidiært rejse langt	Personlig rejseplanlægning Information om kollektive transportmuligheder	Ecodriving: efteruddannelse af chauffører
teknologi	Virtuel interaktion: Telekonferencer Fælles IT-arbejdspladser Hjemmearbejdspladser	Forbedring af den offentlige transports effektivitet og kvalitet Elektronisk ruteplanlægger 4	Elektrificering af kollektiv trafik Enhedsbilletsystem Elbiler, hybridbiler